McDonnell Douglas

A-4P/C SKYHAWK

FUERZA AEREA ARGENTINA Nº 2



CETTOLO, MARINO, MOSQUERA & NUÑEZ PADIN



Despegue desde San Julián de un A-4C armado con una bomba Mk.17 de 1000 lbs, a comienzos de Mayo 1982. Observar las marcas de identificación amarillas. (foto ViceCdro. R. Maiztegui).

Personal de tierra junto al A-4C Skyhawk C-318, BAM San Julián el 31.05.82. (foto ViceCdro. R. Maiztegui).

A-4P Skyhawk C-243 en la base Howard, durante el traslado hacia Argentina. (foto J. Stark)

A-4P Skyhawk C-214 en la BAM San Julián, a comienzos de junio 1982. (foto ViceCdro. R. Maiztegui).

McDonnell Douglas

A-4P/C SKYHAWK



V. CETTOLO, A. MARINO, J. MOSQUERA & J. NÚÑEZ PADÍN

ABRIL 1997

McDonnell Douglas A-4P/C SKYHAWK.Colección Fuerza Aérea Argentina N°2.
Editor:Jorge F. Núñez Padin.
Distribución:Juan J.Castro, Casilla de Correo 889, 1000 Correo Central, Capital Federal

El editor desea agradecer sinceramente la invalorable colaboración recibida por parte de: Dirección Estudios Históricos/ Fuerza Aérea Argentina, Brigadier Mayor (R) Abel Martínez, Comodoro Marcos Martínez, Comodoro Luis Demierre, Comodoro Carlos Moreno, Comodoro (R) Jorge Mones Ruiz, Comodoro (R) Ricardo Maiztegui, ViceComodoro Franklyn Córdoba, ViceComodoro (R) Caresani, Mayor Eduardo La Torre, Subofic.Mayor Aldo Ravello, Subofic. Aux. Elisei, Subofic. Ppal. Juan Gómez, Hendrik Angerman, Carlos Ay, Sergio Baroni , Juan C. Cicalesi, Gustavo D'Antochia, Jorge Di Paolo, Horacio Gareisso, Guillermo Gebel, Dan Hagedorn, Dick Lohuis, Guillermo Sentis, J. Stark.

PORTADA: El 30 de Mayo de 1982, el I Escuadrón A-4C cumplió su misión más resonante en el ataque contra el HMS (R-05) "Invincible". Personal de apoyo, pintando el "kill-mark"en la proa del Skyhawk C-318. BAM San Julián- Santa.Cruz, 31.05.82. (foto ViceCdro. Ricardo Maiztegui) **CONTRATAPA:** Cdro. H. Marcilese abandonando la carlinga del A-4P C-201. Observe la insignia de Jefe de Brigada Aérea (foto Atilio Marino). Empenage del A-4C C-322 (foto Dick Lohuis) A-4P Skyhawk C-214 equipado con soportes A/A37B-3(PMBR) y bombas de pràctica Mk.76 de 25 lbs. (foto Carlos Ay).

El primero de la serie, el A-4P Skyhawk C-201 durante un ensayo estático de la planta de poder , en las instalaciones de la Douglas en Tulsa. Observar la posición de la matrícula en el timón del A-4P C-206. (foto McDonnell Douglas/ Harry Gahnn).

Instantes después de la llegada del Cap. De Nogaitz el 28.07.66 a la NATTU Olathe, a bordo del A-4P Skyhawk C-203, que resultaría destruido cuatro días más tarde. (foto A. Marino)

1 McDonnell Douglas A-4P/C Skyhawk HISTORIA

En la primera mitad de la década del sesenta, era evidente que el país tenía necesidad de modernizar su aviación de combate. La Aviación Naval con mucha dificultad mantenía operativos aviones F4U Corsair y F9F Panther. Aún cuando la Fuerza Aérea recibió en este período a los F-86F Sabre, reunía un importante número de Gloster Meteor FMk. IV y Avro Lincoln BMk. II. Obviamente los requerimientos operativos de ambas fuerzas diferían considerablemente, no obstante lo cual coincidían en el avión reemplazante: el Douglas A4D Skyhawk. La Armada Argentina inició durante 1964 gestiones para incorporar esta aeronave, pero sería la Fuerza Aérea Argentina la primera en introducir este pequeño cazabombardero a sus filas.

La Douglas Aircraft presentó en Mayo de 1965 su proyecto para modernizar un lote de aviones A-4B Skyhawk surplus de la US Navy (depositados en la Alameda NAS-California),el cual con algunas modificaciones fue aceptado por la Fuerza Aérea. Esto dio lugar a la creación del Grupo de Tareas Halcón, compuesto por 16 oficiales pilotos a las órdenes del ViceComodoro J. Mones Ruiz; en tanto que el ViceComodoro Palazuelos era el responsable de la sección técnica formada por 36 hombres. El primer contingente de personal destinado a esta unidad partió de Buenos Aires el 18 de Junio de 1966; y el resto lo hizo en el mes de Agosto. Dos oficiales (el Cdte J. Hughes y el Cap. A. De Nogaitz) estaban entrenando desde Mayo, pues serían los encargados de la recepción de los A-4B en las instalaciones de la Douglas. Todo el personal de vuelo recibió una introducción previa en el empleo de algunos sistemas del Skyhawk en la base naval de Pensacola para continuar la formación en la NATTU Olathe (Kansas) unidad dependiente del US Naval Air Reserve Training Command.

Luego de los vuelos de prueba a cargo de personal contratado por la Douglas, los A-4P (designación dada a los aviones argentinos) eran aceptados por el Cdte. Hughes y el Cap. De Nogaitz quienes realizaban el traslado de los mismos entre Tulsa y Olathe NAS. El honor del primer vuelo le correspondió al Cdte. Hughes con el A-4P C-202 que arribó a Olathe el 28 de Julio de 1966. El entrenamiento en vuelo se realizó exclusivamente con los aviones propios , teniendo como instructores a oficiales de la US Navy, completándose en promedio unas 20 hrs. de vuelo por piloto. Entre otros temas se efectuaron prácticas de aterrizaje cortos con gancho así como ensayos de reabastecimiento por primera vez en la historia de la Fuerza Aérea. El 1 de Agosto durante una de las prácticas de rutina se produjo un accidente con la destrucción del A-4P C-203 aunque su piloto el Cap. Rodríguez Morel se eyectó exitosamente. Dado que los A-4P no estaban equipados con sistemas IFF, en varias ocasiones cumplían su adiestramiento en el espacio aéreo americano escoltados por aviones F-102A Dagger de la USAF .

Una vez alcanzado el nivel requerido, se planificó el vuelo de traslado hacia Argentina para el 20 de Octubre. El plan de vuelo incluía escalas en Cecil Field NAS, Guantánamo NAS (Cuba), Howard AFB (Panamá), Chiclayo y Pisco (ambas en Perú) y Tucumán. La formación de traslado quedó integrada del siguiente modo: ViceCdro. Mones Ruiz (Líder en el A-4P C-201) Cap. J. Rodriguez Morel (C-202), Cap. Baigorria (C-204), 1° Tte. Solabarrieta (C-205), ViceCdro. Masserini (C-206), Cap. Panzardi (C-207), Cap. Gabarret (C-209), 1° Tte. Antonietti (C-211), Cdte. Roy (C-212), Cap. Destri (C-213), Cdte. Böheler (C-214) y Cap. Laskowsky (C-215). Como aviones de apoyo se utilizaron un Grumman HU-16B, un Douglas C-54 y un Douglas C-

A-4P Skyhawk C-204 en una visita a la BAM Morón durante 1967, con la insignia original del Grupo 4 d
Caza-Bombardeo. (foto A. Marino).

A-4P Skyhawk C-205 fotografiado pocos días antes de su accidente del 30.11.67 que motivó su baja. Casi 2
años más tarde, sus alas fueron utilizadas en la reconstrucción del A-4P C-212 (foto A. Marino).



47, en los cuales viajaron dos pilotos de reserva el 1° Tte. Villagran y el 1° Tte. Tomas Rodríguez. A las 19:24 Hrs del 31 de Octubre de 1966 el ViceComodoro Jorge Mones Ruiz se posaba por primera vez en la pista de la Villa Reynolds, recibiendo la bienvenida de un nutrido contingente encabezado por el Comodoro Chiostri, Cdte. de la V° Brigada Aérea.

Para evitar herir la susceptibilidad de la Armada, los aviones arribaron al país desprovistos de los ganchos de apontage. Durante el mes de Noviembre iniciaron los cursos de adiestramiento, lo que permitió al Myr. Lugoni convertirse en el primer oficial habilitado en el país y ser seleccionado como tripulante del segundo ferry. En esta ocasión, la formación al mando del ViceCdro. Mones Ruiz (a bordo del A-4P C-208) abandonó Olathe el 10 de Marzo de 1967, para aterrizar en la BAM Coronel Pringles- Villa Reynolds ocho días después. La incorporación de estos aviones, inició una profunda reforma organizativa y operativa de la V° Brigada Aérea. Efectivamente durante el transcurso de 1967 tras el último vuelo del Avro Lincoln B-016, se desactivó el Grupo I de Bombardeo, que dio paso al Grupo IV de Caza Bombardeo integrado por dos escuadrones de flamantes A-4P Skyhawk. Las restricciones presupuestarias, determinaron un retraso en la recepción de los restantes Skyhawk, los cuales arribaron en dos tandas en Junio de 1969 y Abril de 1970. La ruta seguida en esta ocasión fue la: Richard Gebhard AFB(KS)- Jacksonville NAS-Key West NAS- Kingston (Jamaica)- Howard AFB (Panamá)- Talara- Pisco (ambas en Perú)- Villa Reynolds. El Cdro. Iturrios fue el Jefe de la Comisión de Recepción y el Myr. Corradeti el responsable técnico.

Aún cuando no eran mucho más modernos que los F-86F Sabre y a pesar de ser aviones relativamente simples dotado de un equipamiento espartano, los A-4P se transformaron en el principal elemento de combate de la aeronáutica. Esto quedaría ampliamente ratificado en las ejercitaciones de tiro en los polígonos de La Cruz, Antuna, Las Lajas, ViceComodoro Correa, etc. Más aún la posibilidad de reabastecerse en el aire, abrió una nueva dimensión en la capacidad operativa del Grupo Aéreo, que ha sido pionero en Latinoamérica. En principio las prácticas se efectuaron mediante la técnica "Buddy Pack" empleando un contenedor ventral Sargent Fletcher que limitaba el reabastecimiento a un avión por vez. La incorporación de los KC-130H Hercules, permitió la planificación de operaciones más complejas con mayor número de aviones. El nivel de adiestramiento alcanzado en esta especialidad, quedó ampliamente demostrado en las acciones de combate de 1982.

El rendimiento demostrado por los Skyhawk, lo transformaron en el principal candidato a la hora de encontrar un reemplazo para los F-86 F Sabre de la IV° Brigada. En esta oportunidad, fue seleccionado el modelo A-4C, caracterizado por una capacidad todo- tiempo limitada gracias a su radar AN/APG-53. Los 25 aviones adquiridos a la Lockheed Air Services durante 1974, estaban equipados con alas provistas de spoilers y cinco soportes alares para cargas externas. A diferencia de sus antecesores, estos Skyhawk fueron trasladados a Buenos Aires en 1975 por vía marítima, y desde aquí hasta el Area Material Río Cuarto (Córdoba). Esta unidad fue la encargada de la inspección, armado y puesta en servicio de los A-4C. Transistoriamente este material fue asignado al I Escuadrón de la IV° Brigada Aérea con asiento en la BAM El Plumerillo (Mendoza). Los primeros cuatro aviones fueron recibidos en Mendoza el 4 de Abril de 1976, estando prevista la entrega de otras quince unidades a lo largo del año. Previamente a esto, se había llevado a cabo una reorganización de los efectivos de la Fuerza Aérea. En efecto a partir de Marzo de 1975 el Grupo 4 de Caza-Bombardeo pasó a denominarse Grupo 5 de Caza man-

Despegue de una sección de A-4P Skyhawks a fines de 1966, en configuración standard con dos depósitos externos Aero 10 de 300 gals. Observar que en ambos se removió la lanza de reabastecimiento. (foto Fuerza Aérea Argentina).

Pocas semanas después del arribo del segundo lote de Skyhawks, se produjo la baja de los Avro Lincoln BMk.2. La fotografía, símbolo de dos épocas, fue tomada en la BAM Cnel. Pringles durante la ceremonia de desactivación (foto A. Marino)

teniendo en su línea de vuelo a los A-4P. De tal forma los nuevos A-4C se integraron al seno del Grupo 4 de Caza con sede en la BAM El Plumerillo.

El parque aéreo del Grupo 4, se completaría durante 1977 con la entrega de los últimos seis Skyhawk desde Río Cuarto. Con vistas a incrementar la capacidad de combate de la unidad, se decidió equipar sus aviones con misiles Shafrir en los soportes alares externos. Inclusive entre el 29 de Mayo al 6 de Junio de 1978, el Lt. Col (IDF-AF) Shlomo Shapira impartió instrucción en el empleo de estos misiles y en tácticas de combate aéreo al personal del Escuadrón I. Por ese entonces el Grupo Técnico 4, no obstante la falta de documentación, repuestos y bancos de prueba consiguió poner en servicio seis A-4C equipados con radar. Durante Noviembre 1978, los dos grupos equipados con Skyhawk, participaron en un importante redespliegue hacia bases patagónicas en relación al conflicto de la zona austral.

Una de las falencias más notables del Skyhawk era su anticuado equipo electrónico, motivo por el cual se proyectó en 1979 un programa de actualización de los A-4C. Tanto el radar como el TACAN fueron reemplazados por un moderno sistema VLF/ Omega, nuevo radio altímetro y equipo IFF. Un grupo de cuatro aviones (C-314, -319, -320 y -321) modificados sirvió para homologar este equipamiento, el cual se aplicó gradualmente al resto de la flota.

Para 1982, con 46 ejemplares el Skyhawk -el reactor de combate más numeroso dentro de la Fuerza Aérea- tendría una destacada participación en las acciones de la Guerra del Atlántico Sur. Los efectivos del Grupo 4 de Caza constituyeron el I Escuadrón Aeromóvil A-4C desplegado en la BAM San Julian , que llegó a disponer de 13 aviones y 22 tripulantes a las órdenes del ViceComodoro Lupiáñez. El Grupo 5 de Caza por su parte conformó al I y II Escuadrón Aeromóvil comandados por los ViceComodoros Dubourg y Zini con un total de 36 pilotos. Los A-4P estuvieron basados en la BAM Río Gallegos aunque posteriormente uno de los escuadrones pasó a operar durante Junio desde San Julian. Estas unidades combatieron en una guerra para la cual los Skyhawk no estaban adecuadamente equipados ni armados, soportando fuertes bajas. No obstante resultó extraordinario el castigo causado por los A-4P/C a la flota británica: cuatro naves hundidas, daños mayores en tres y averías en otras siete; además debe incluirse un helicóptero destruido y cinco averiados.

El esfuerzo de guerra se hizo sentir particularmente sobre el Grupo 4 de Caza, que podía alinear únicamente siete aeronaves. Este hecho trajo como consecuencia la desactivación del Escuadrón I con fecha 20 de Diciembre de 1983, iniciandose la transferencia de equipo y personal hacia el Grupo 5. Desde entonces esta unidad con sus efectivos disminuidos, concentra sus esfuerzos en mantener el nivel de adiestramiento. Cabe acotar que la Fuerza Aérea, intentó infructuosamente obtener durante la década del setenta biplazas TA-4F para facilitar el proceso de instrucción. Inclusive se llegó a evaluar una propuesta de la Lockheed por células de A-4B modificadas a biplazas similares a los TA-4S de Singapur. En años recientes se tuvo acceso a la posibilidad de realizar turnos de adiestramiento en simuladores de TA-4J de la US Navy en la Meridian NAS.

A casi 31 años de su incorporación los A-4P Skyhawk han establecido un récord de longevidad y operatividad que difícilmente sea superado en la aviación nacional. Increíblemente en vísperas de su retiro activo, se encontró que el mejor sucesor del notable Skyhawk es... otro Skyhawk. Efectivamente la nueva generación, representada por los O/A-4AR se apresta a incorporarse a las filas del Grupo 5 para continuar con la tradición y espíritu de Los Halcones.

A-4C Skyhawk C-320 durante la maniobra de reabastecimiento. Se observa claramente las cinco estaciones alares. Esta aeronave era una de las pocas que utilizó efectivamente al radar AN/APG-53. (foto G. Gebel).

A-4C Skyhawk C-322 mostrando su camouflage modificado tras la experiencia de guerra. La cara int. del tren de aterrizaje y las patas del tren de aterrizaje eran de color celeste y no gris como la superf. inferior del fuselage. BAM El Plumerillo, 09.05.88. (foto G. Ghiretti).

2 McDonnell Douglas A-4P/C Skyhawk OPERACIONES EN MALVINAS

Con la reconquista de las Islas Malvinas el 2 de Abril, se establecieron las condiciones para operaciones aéreas sobre un entorno marítimo. Aún cuando durante esta histórica jornada no se registraron operaciones con Skyhawk, la V° Brigada inició el envio de pertrechos hacia Río Gallegos. El 13 de Abril, cumpliendo la Orden de Operaciones 3/82, se desplegó hacia la BAM Río Gallegos una sección de cinco A-4P y un C-130H de apoyo conformando el núcleo del I Escuadrón Aeromóvil A-4B Río Gallegos. Inmediatamente se dio comienzo a un programa de adiestramiento que incluyó navegaciones rasante sobre el mar, reconocimiento de zona, vuelos en coordinación con el ECA-Equipo Control Aéreo en Malvinas, etc. El 17 de Abril una sección de Skyhawks junto a un Canberra BMk-62 efectuaron un simulacro de ataque sobre el mar. Este mismo día otros dos A-4P arribaron a Río Gallegos , tres el día 23 y cuatro más el 27 de Abril. La incorporación de nuevas aeronaves a comienzos de Mayo permitió activar el II Escuadrón Aeromóvil A-4P. Simultáneamente con estos movimientos se producía el despliegue de los aviones del Grupo 4, conformando el I Escuadrón Aeromóvil A-4C establecido en la BAM San Julian (Sta.Cruz).

Luego de recibir instrucciones sobre ataque contra blancos navales, así como de operaciones de búsqueda y rescate sobre el mar, se planificó la estrategia de combate. La misma preveía realizar ataques en escuadrillas con dos secciones de dos aviones. La conformación fue variando hacia unidades de tres y dos aviones según la disponibilidad de la línea de vuelo. Un factor determinante fue la meteorología, que obligó a cancelar numerosas salidas. La carencia de equipos de navegación adecuado y la inoperatividad de sus cañones penalizaron seriamente la capacidad de combate de los Skyhawk.

La Orden Fragmentaria (O.F.) 1092 fechada el 1 de Mayo marcó el inicio de las acciones de combate. En esta ocasión se cumplieron 10 salidas con A-4P en configuración de ataque anti-superficie y 6 con A-4C en configuración mixta, sin alcanzar objetivos. El 9 de Mayo, el Escuadrón San Julian recibió instrucciones para lanzar un ataque el que se realizó en medio de condiciones meteorológicas adversas. La Escuadrilla "Trueno" que se desplazaba en navegación rasante perdió dos aviones (C-303 y C-313) al impactar contra el terreno de la Isla Los Salvajes. El 12 de Mayo, dos escuadrillas del Escuadrón Río Gallegos atacaron una formación naval posicionada frente a Puerto Argentino. La Escuadrilla "Cuña" inició a las 13:48 Hrs. su ataque contra la fragata HMS (F-90) "Brilliant", la cual derribó los aviones del 1° Tte. Bustos (C-246) y del Tte. Ibarlucea (C-208). El A-4P C-206 tripulado por el Tte. Nívoli impacto contra el mar, mientras efectuaba maniobras evasivas a gran velocidad y baja altura. La escuadrilla "Oro", liderada por el Cap. Zelaya fue más afortunada, en su ataque contra el destructor HMS (D-88) "Glasgow". Esta nave recibió un impacto directo de una bomba de 250 Kgs. lanzada por el 1° Tte. Gavazzi (C-248), quien sería derribado erróneamente por la artillería antiaérea argentina en proximidades del aeródromo de Goose Green. En tanto los daños del HMS "Glasgow" fueron de magnitud tal que obligaron su traslado a retaguardia de la TEZ-Total Exclusion Zone, a fin de intentar su reparación. Como no fue posible, el 29 de Mayo retornó a Inglaterra con serios problemas en su sistema de propulsión.

A partir del 21 de Mayo y a consecuencia del asalto anfibio británico (Operación Sutton), la Fuerza Aérea concentraría sus ataques contra objetivos en aguas del Estrecho de San Carlos. La primera misión fue asignada a dos escuadrillas de A-4P contra objetivos en el interior del Estrecho de San Carlos. Problemas técnicos, redujeron la

Durante 1984 se concretó la transferencia de los A-4C Skyhawk al Grupo 5 de Caza. Se observa al A-4C Skyhawk C-322 con las marcas de la V Brigada. (foto C. Ay).

Las acciones de guerra confirmaron el valor de las operaciones de reabastecimiento así como la importancia de maniobras conjuntas. En la foto el A-4P C-212 y el Super Etendard 3-A-211 durante el Operativo Arpon (Septiembre 1993) reabasteciéndose desde el KC-130H TC-69. (foto J. Mosquera).

fuerza de ataque a solo cinco aviones al mando del 1° Tte. Fillipini. El objetivo de su ataque fue la fragata HMS (F-56) "Argonaut" que cumplía el rol de buque control del sistema de defensa antiaérea. Esta nave fue alcanzada por dos bombas Mk.17 que si bien no explotaron, causaron importantes averías que la dejaron fuera de combate siendo relevada por la HMS (F-45) "Minerva" el 29 de Mayo. Este mismo día otra sección de A-4P integrada por el Cap. Carballo y por el Alf. Carmona, logró un impacto de 500 Kgs. sobre la fragata HMS (F-184) "Ardent", que resultó hundida más tarde por una escuadrilla de A-4Q de la Aviación Naval. Las acciones del 21 de Mayo, culminaron con el derribo de dos A-4C de la escuadrilla Pato, tripulados por el 1° Tte. Manzotti (C-325) y por el Tte. Lopez (C-309).

El 23 de Mayo fue el turno de la escuadrilla "Nene", integrada por cuatro A-4P armados solamente con una bombas Mk.17 de 1000 lbs. La fragata HMS (F-170) "Antelope" recibió dos impactos de bombas lanzadas por el 1° Tte. Guadagnini y por el Alf. Gómez que se alojaron en el casco de la nave sin estallar. En horas de la noche y mientras se intentaba su desactivación se produjo una explosión que provocó el hundimiento de la nave. Desafortunadamente el Skyhawk C-242 fue derribado por un misil tierra- aire provocando la muerte del 1° Tte. Guadagnini. Los aviones del Cap. Carballo y del Alf. Gómez lograron retornar a Río Gallegos no obstante las averías recibidas. El 24 de Mayo se realizaron nuevos ataques contra naves enemigas próximas a la cabeza de playa. Dos secciones ("Chispa" y "Nene") efectuaron una incursión sobre una formación naval logística. Los buques de asalto anfíbio RFA (L-3005) "Sir Galahad" y RFA (L-3029) "Sir Lancelot" recibieron sendos impactos de bombas de 1000 lbs que pudieron desactivarse. En el caso de la última nave resultó afectada por incendios y averías varias en la sección de popa. En estas acciones cayó el A-4C C-305 del Tte. Bono.

El 25 de Mayo fué testigo de intensas acciones aeronavales en la boca Norte del Estrecho de San Carlos en donde operaban próximos a la Isla Pebble dos navíos británicos que además de controlar el espacio aéreo conformaban una terrible amenaza con sus misiles SeaDart y SeaWollf. El primer intento de neutralizarlos fué abortado cuando el Cap. Palaver (C-244) fué derribado por un SeaDart del destructor HMS (D-18) "Coventry". Casi una hora más tarde otra sección de A-4C realizaba un ataque contra posiciones en aguas del Pto. San Carlos, enfrentando una densa barrera antiaérea. La aeronave del Tte. Lucero (C-319) prácticamente se desintegró alcanzada por múltiples impactos, aunque logró eyectarse a tiempo. En tanto el Cap. Garcìa (C-304) que retornaba a San Juliàn también fué derribado por otro SeaDart del "Coventry". Vistas las circunstancias el comando aéreo decide neutralizar esta amenaza por lo que mediante las O.F.1236 y 1237 ordenó un ataque a las escuadrillas "Vulcano" y " Zeus" compuestas por tres aeronaves A-4P. La sección "Vulcano" reducida a dos aviones centró su atención contra la fragata HMS (F-88) "Broadsword" que recibió un impacto en su línea de flotación. La bomba, atravesó sin estallar la plataforma de vuelo averiando considerablemente un helicóptero Sea Linx HAS.2 (XZ729) antes de caer al mar. Peor aún fué la suerte del destructor "Coventry" alcanzado por las bombas de los A-4P C-207 y C-225 de la escuadrilla Zeus. La posterior deflagración provocó el rápido hundimiento del destructor que arrastró consigo al helicóptero Sea Linx HAS.2 (XZ242) de dotación.

Una de las acciones aeronavales más controvertidas de la guerra, tuvo por protagonistas a los Skyhawk del Escuadrón San Juliàn, por su ataque al portaaviones HMS (R-05) "Invincible". Esta misión fué planeada inicialmente para el 29 de Mayo, para lo cual se desplegaron hacia Río Grande cinco A-4C Skyhawk. Inconvenientes en la coordinación forzaron la suspensión de la misión, lo cual fue aprovechado para reemplazar dos de los aviones que presentaban fallas en sus sistemas. La formación aérea incluía además de dos Super Etendard de la Aviación Naval, cuatro Skyhawk liderados



Las marcas de identificación amarillas [illegible] ibles en [illegible] A-4C ubicado en zona de dispersión [illegible] n.

El personal de apoyo en tierra, realizó su trabajo en condiciones sumamente duras. Armeros artillando un A-4C con bombas de 125 kgs.

Este A-4C no identificado, integró una de las dos secciones ([illegible] cón y Jaguar), [illegible] San Carlos [illegible]

Despegue de un A-4C equipado con tres bombas ExPal frenadas de 250 kgs. (fotos ViceCdro. R. Maiztegui)

por los 1° Tte. Ureta y Vázquez, en tanto que la quinta unidad (C-302/ Tte. Paredi) quedó como reserva. Los A-4C transportaban dos bombas de 250 Kgs. en el soporte central, y su misión consistía en bombardear el objetivo del Exocet. Luego de una navegación sin mayores novedades -que incluyó un reabastecimiento aéreo- se produjo el lanzamiento del misil hacia las 14:30 Hrs. contra una unidad naval mayor ubicada a unas 20/ 24 millas, tras el cual volaron los Skyhawk. Cuando la formación se hallaba a unas 9 millas, el avión del 1° Tte. Vázquez (C-301) recibe un impacto directo de un misil SeaDart lanzado por el HMS (D-89) "Exeter" y cuando se hallaba a pocos segundos del objetivo el 1° Tte. Castillo (C-310) fué derribado probablemente por otro SeaDart del "Exeter" por impacto directo de misiles Sea Dart. Los sobrevivientes lograron batir el blanco, el que reportaron con indicios de daños al momento de su ataque. El posterior debrieffing y la tarea de inteligencia realizada permitiría confirmar la identidad de la nave como la del "Invincible". La versión británica niega que su portaaviones hubiera sido dañado, indicando además que el Exocet fué destruido por tiro de cañón realizado desde la fragata HMS (F-185) "Avenger".

El esfuerzo de casi cuatro semanas de combate se hizo sentir sobre los escuadrones de Skyhawk que soportaron numerosas bajas personales y materiales. Las tripulaciones de vuelo se reconstituyeron en buena medida, tal el caso del Escuadrón A-4P que recibió nueve pilotos recientemente recalificados. La línea de vuelo además de los aviones destruidos, se vió afectada por aeronaves averiadas y un número creciente de fallas. Por tal motivo se decidió consolidar los efectivos trasladando a principios de Junio los A-4P a la BAM San Julián.

Conocidos los movimientos enemigos en la zona de Bahía Agradable, la Fuerza Aérea ordeno el 8 de Junio el que sería ultimo ataque aeronaval con Skyhawks. Intervino la escuadrilla Mastín que averió al RFA (L-3505) "Sir Tristram" en tanto que la escuadrilla Dogo hundió al RFA (L-3005) "Sir Galahad". Con objeto de asegurar el golpe fué enviada a la zona la escuadrilla Mazo, que tras destruir la barcaza (L-703) Foxtrot 4 fué interceptada por los Sea Harrier. Resultado de ello serían derribados en combate el 1° Tte. Bolzán (C-204), el Tte. Arrarás (C-226) y el Alf. Vázquez (C-228). A raíz de esta incursión, un helicóptero Scout AH.1 (XR628) cayó al agua mientras efectuaba maniobras evasivas.

Durante el transcurso de la guerra, los Skyhawk fueron utilizados casi exclusivamente en ataques aeronavales, ya que apenas un 10% de sus salidas fueron contra objetivos terrestres. La primera misión de esta naturaleza fué ejecutada el 27 de Mayo por las escuadrillas Truco y Póker con una fuerza de cuatro A-4P armados con bombas frenadas de 250 Kgs. El objetivo designado se encontraba cerca de la Bahía Ajax, zona ocupada por tropas del 40 Commando. La escuadrilla Póker fué la primera en realizar el bombardeo, seguida por la Truco que enfrento un nutrido fuego antiaéreo terrestre y naval. Por tal causa el A-4P C-215 resultó con importantes daños que obligaron la eyección del 1° Tte. Velázco. Otros dos aviones (Cap. Carballo y 1° Tte. Osses) aterrizaron en emergencia a consecuencia de sus averías. Este primer ataque causó un número imprecisado de víctimas en tierra. La última misión ejecutada el 13 de Junio por dos secciones de A-4P fué una acción antiterrestre en proximidades del cuartel del Gral J. Moore. Resulta casi desconocido que durante esta incursión fueron averiados tres helicópteros (el Scout AH.1 XT637 y los Gazelle AH.1 XZ314 y ZA728) que el 3° Cdo. Brigade de los Royal Marines mantenía en una zona de dispersión conocida como Estancia House. Inclusive el Alf. Dellepiane logró averiar en vuelo un helicóptero Westland Commando HC.4 (ZA298).

El repliegue de los Skyhawk hacia sus bases naturales se cumplió entre el 20 y el 25 de Junio. Atrás quedaron 282 salidas de combate, 19 Skyhawks destruidos y 17 pilotos indicando el camino a seguir hacia las Islas Malvinas.



En la plataforma de la BAM San Julián se aprecian cinco A-4C y cuatro A-4P.

Aguardando la orden de despegue los A-4P de la escuadrilla Chispa, liderados por el Cap. Varela en el C-207, el 13.06.82.

Sección de A-4P en alistamiento en la rampa de San Julián, en donde se aprecia el C-222 "El Tordillo"

Últimos chequeos de las escuadrillas Toro y Chispa, el 28.05.82. Los aviones

I y II Escuadrones Aeromóviles A-4B Río Gallegos, desplegado a la BAM Río Gallegos (Santa Cruz)

ViceCdro E. R. Dubourg (Cdte Escuadrón)
ViceCdro. M. A. Mariel
ViceCdro. R. G. Zini (Cdte. Escuadrón)
Cap. J. L. M. Bergamaschi
Cap. P. M. R. Carballo
Cap. H. A. V. Palaver (KIA 25.05.82)
Cap. C. M. Varela
Cap. A. F. Zelaya
1° Tte. O. E. Berrier
1° Tte. D. R. Bolzán (KIA 08.06.82)
1° Tte. M. O. Bustos (KIA 12.05.82)
1° Tte. C. E. Cachón
1° Tte. A. J. Fillipini
1° Tte. F. Gavazzi (KIA 12.05.82)
1° Tte. L. Guadagnini (KIA 23.05.82)
1° Tte. M. V. Nívoli (KIA 12.05.82)
1° Tte. H. H. Sánchez
1° Tte. M. A. Velázco (DERR 27.05.82)
Tte. J. J. Arrarás (KIA 08.06.82)
Tte. V. L. Autiero
Tte. L. A. Cervera
Tte. J. R. Ibarlucea (KIA 12.05.82)
Tte. D. E. Gálvez
Tte. O. D. Gelardi
Tte. S. G. Mayor
Tte. C. E. Osses
Tte. C. A. Rinke
Tte. F. Robledo
Tte. M. F. Roca
Alf. J. N. Barrionuevo
Alf. G. A. Dellepiane
Alf. L. S. Carmona
Alf. H. E. Gómez
Alf. M. C. Moroni
Alf. A. J. Vázquez (KIA 08.06.82)
Alf. R. M. Vottero

Realizó 62 misiones de combate (58 contra blancos navales y 4 contra terrestres) en Mayo y 87 durante Junio (73 contra blancos navales y el resto terrestres)
Aeronaves utilizadas: C-204, -206, -207, -208, -209, -212, -214, -215, -222, -224, -225, -226, -227, -228, -231, -234, -237, -239, -240, -242, -244, -246, -248, -250. Comandante BAM Río Gallegos Comodoro N. Rodoni.

I Escuadrón Aeromóvil A-4C San Julian desplegado en la BAM San Julián (Santa Cruz).

ViceCdro. F. J. Lupiañez (Cdte. Escuadrón)
Cap. E. P. Almoño
Cap. M. J. Caffarati
Cap. F. A. Castellano
Cap. J. O. García (KIA 25.05.82)
Cap. J. A. Pierini
1° Tte. O. J. Castillo (KIA 30.05.82)
1° Tte. D. F. Manzotti (KIA 21.05.82)
1° Tte. J. V. Vázquez (KIA 30.05.82)
1° Tte. E. R. Ureta
Tte. J. A. Bono (KIA 24.05.82)
Tte. J. E. Casco (KIA 09.05.82)
Tte. O. A. Cuello
Tte. J. R. Farías (KIA 09.05.82)
Tte. N. E. Lopez (KIA 21.05.82)
Tte. R. Lucero (DERR 25.05.82)
Tte. D. O. Méndez
Tte. D. A. Paredi
Tte. A. V. Zátara
Alf. C. A. Codrington
Alf. G. Isaac
Alf. G. A. Martínez

Realizó 63 salidas de combate en Mayo (59 contra objetivos navales) y 70 durante Junio (59 contra objetivos navales). Utilizó 7 bombas de 1000 lbs Mk.17 HE y 108 de 250 kg. Explosivos Alaveses; además de 2400 proyectiles de 20 mm (1800 HEI y 600 API).
Aeronaves utilizadas: C-301, -302, -303, -304, -305, -309, -310, -312, -313, -314, -318, -319, -321, -325. Comandante BAM San Julián, Comodoro R. Maiztegui.

3 McDonnell Douglas A-4P/C Skyhawk TECNICA

El McDonnell Douglas A-4B (inicialmente A4D-2) es un monoplaza de ataque, diseñado para operar desde portaaviones o bases terrestres que efectuó su primer vuelo el 26 de Marzo de 1956. Esta impulsado por un reactor de dos etapas con compresor de flujo axial Wright J65-W-16A con un empuje máx. (100 %) de 7700 lbs. El enfriamiento del mismo se realiza a través de una corriente de aire procedente de la quinta etapa del compresor. Con respecto al modelo anterior A4D-1, se incorporó una sonda de reabastecimiento así como una célula reforzada que le permitía soportar maniobras de hasta 7Gs. Incorporaba, entre otros, al sistema ASM-N-7A para operar los misiles AGM-12B Bullpup A, y un sistema de reabastecimiento modular Buddy Pack que le permitía actuar como avión tanque. El sistema de combustible (JP4/JP5) se compone de un tanque alar integral y de otro tanque en el fuselage con una capacidad de 807 US Gals. Esto se complementa usualmente con dos tanques externos Aero 10 de 300 Gals. más un tanque ventral en el soporte central de 400 gals. La transferencia de combustible desde los tanques externos se realiza mediante presurización. Fueron construidos un total de 542 A4D-2, entrando en servicio operativo durante Septiembre 1957 con el escuadrón VMA-211.

Los aviones adquiridos por el gobierno argentino, fueron sometidos al denominado "A4B Remanufacture Program". La Aircraft Modification Division de la Douglas Aircraft Co. fue designada como contratista principal de este proyecto, el que sería ejecutado en sus instalaciones de Tulsa (Oklahoma). Básicamente este programa fechado el 10 de Mayo de 1965, determinaba que los aviones serían sometidos a un proceso de reacondicionamiento y modificaciones. Cada uno de los aviones fue desarmado y sus componentes principales (incluyendo alerones, elevadores, timones, aerofrenos, flaps, cabina, asientos eyectores, motores y trenes de aterrizaje) reacondicionados, reparados o reemplazados. La principal modificación estructural exigida fue la adición de spoilers, un dispositivo instalado por entonces únicamente en los A-4F Skyhawk. También se contrató el reemplazo del sistema de navegación y comunicaciones AN/ASQ-17 por un sistema Bendix CNA-4. Esto último significó la remover de la proa los equipos UHF/ADF AN/ARA-25, UHF comm. AN/ARC-27 y el IFF AN/APX-6B. El nuevo equipamiento aportó los elementos característicos de los A-4B argentinos: la antena de hoja tras la cabina del equipo de comunicaciones Bendix RTA-41B/RNA-26C; el pequeño radomo dorsal del equipo DFA-73 y una antena de arco en el timón del equipo VOR. También fueron eliminados el TACAN AN/ARN-21 y el altímetro radar AN/APN-141. El contrato que firmó la Fuerza Aérea estipulaba la provisión de 50 reactores J65 en condición "Zero-time" (overhauleados o sin uso) para equipar a los aviones además de 50 QEC-Quick Engine Change kits y juegos de accesorios. Los motores originales fueron desmontados y reenviados a la base de Alameda. Al final del remanufacturado, todos los aviones y sus componentes fueron sometidos al proceso del Acceptance Flight Tests (pruebas en vuelo) exclusivamente a cargo de personal de la Douglas Acft. En atención a todos estos cambios, los aviones de la Fuerza Aérea Argentina fueron redesignados como A-4P.

El A-4C (originalmente A4D-2N) fue la versión construida en mayor número, caracterizándose por capacidades limitadas de vuelo todo tiempo y nocturna, gracias



A-4P Skyhawk C-201 (BuAer142799) artillado con bombas de 125 Kg y lanza-cohetes LAU-69A en Villa Reynolds. Observar que la sonda de reabastecimiento fué removida. (foto A. Marino)



El [illegible]P C-207 (BuAer[illegible] [illegible] HMS [illegible]nt y el HMS [illegible] [illegible]age que difiere totalmen-[illegible] Villa Reynolds, 17.05.86. (foto Hendrik Angerman)



A-4P C-214 (BuAer142109) del Escuadrón Aeromóvil A-4B que operó desde la BAM San Julián durante Junio 1982. (foto ViceCdro. Ricardo Maiztegui).



A-4P Skyhawk C-240 (BuAer142733) Expue[illegible]
Aeronáutica desde enero 1993. (foto J. Nuñe[illegible]

BK-BR de 125 y 250 Kg, de cola frenada BRP-S; FAS 250, 260 y 300, de 1000 lbs HE Mk.17; Exp. Alaveses de 250 kgs; de ejercicio 25 lbs Mk.76 y 5 lbs Mk.106; lanzacohetes LAU-10/A , -60A, -61A; ARM-657 Mamboretá con cohetes Aspid de 2.75" y ARM-7105 Yaguareté con proyectiles Pampero de 105 mm; IA-238 (equivalentes al LAU-61A). Misiles AAM Matra Magic I y Rafael Shafrir. Se realizaron ensayos con bombas cluster Thomson-Brandt/ Matra Belouga BLG-66.

4 McDonnell Douglas A-4P/C Skyhawk IDENTIFICACION

C-201 A-4P Skyhawk (msn 11861)
Ex USN A-4B BuAer 142799. Recibido en Octubre 1966. Accidentado el 27.07.77 en proximidades de Chalanta (San Luis), con destrucción total, piloto 1° Tte. J. González eyectado.

C-202 A-4P Skyhawk (msn 11381)
Ex USN A-4B BuAer 142127. Recibido en Octubre 1966. Accidentado el 27.07.70 en proximidades de la V Br. Aer., con daños del 55 %, piloto 1° Tte. M. Martínez.

C-203 A-4P Skyhawk (msn 11606)
Ex USN A-4B BuAer 142421. Destruido en accidente de vuelo en proximidades de Olathe (Kansas-USA) el 01.08.66. Piloto Cap. J. Rodriguez Morel eyectado.

C-204 A-4P Skyhawk (msn 11380)
Ex USN A-4B BuAer 142126. Recibido en Octubre 1966. Derribado el 08.06.82 mientras cumplía una misión de ataque sobre el Seno Choiseul, recibió impacto de misil AIM-9L lanzado por el Sea Harrier FRS Mk.1 XZ499. El C-204 cayó en Rain Cove (Island Creek) causando la muerte del 1° Tte. D. Bolzán.

C-205 A-4P Skyhawk (msn 11756)
Ex USN A-4B BuAer 142694. Recibido en Octubre 1966. Accidentado en proximidades de la V° Br. Ar. el 10.11.67, con daños del 30% que motivaron su baja, piloto Tte. J. Recalde. Alas instaladas en el A-4P Skyhawk C-212 durante recorrida en el AMACUAR- Área Material Río Cuarto en 06.86.

C-206 A-4P Skyhawk (msn 11824)
Ex USN A-4B BuAer 142762. Recibido en Octubre 1966. Integró la Escuadrilla Cuña, que intentó un ataque contra naves enemigas frente a Puerto Argentino. Destruido el 12.05.82 por impacto contra el mar frente a la costa E. de la Isla Soledad -al intentar eludir un misil Bae SeaWollf- provocando la muerte del Tte. M. Nívoli.

C-207 A-4P Skyhawk (msn 11750)
Ex USN A-4B BuAer 142688. Recibido en Octubre 1966. Intervino en los ataques del 12.05.82 contra la HMS "Brilliant" y del 25.05.82 contra la HMS "Coventry" .

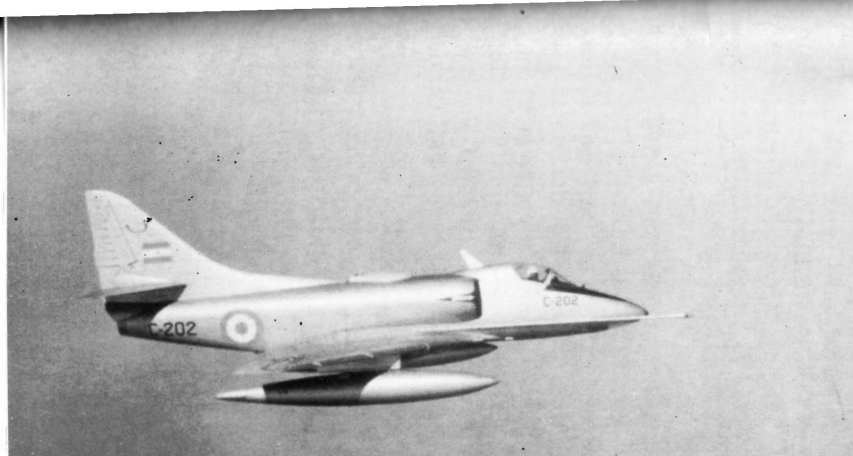
C-208 A-4P Skyhawk (msn 11393)

Ex USN A-4B BuAer 142139. Recibido en Marzo 1967. Destruido en acción el 12.05.82 por impacto de misil BAe SeaWollf de la HMS "Brilliant". Cayó al mar frente a Puerto Argentino, causando la muerte del Ten. J. Ibarlucea.

C-209 A-4P Skyhawk (msn 11746)
Ex USN A-4B BuAer 142684. Recibido en Octubre 1966. Aterrizaje forzoso a 3000 m. el 23.06.94 en Sal-

a la instalación del radar AN/APG-53A. La sección de proa alojaba además el sistema de bombardeo a baja altura LABS/ AHRS AJE-3 y el TPQ-10 de ataque sin visibilidad. Otra diferencia sustancial fue la incorporación del reactor J65 Dash-20 con un empuje de 8400 lbs. El primer vuelo de un A-4C se realizó el 21 de Agosto de 1958, entrando en servicio en Marzo de 1960 con el escuadrón VMA-225. Un total de 29 escuadrones de la US Navy/ US Marines operó los 638 A-4C construidos. A partir de Agosto de 1969 un total de 100 A-4C fué modificado al standard A-4L con un equipamiento electrónico modernizado.

A diferencia de lo acontecido con el contrato de 1965, los Skyhawk recibidos durante 1976 arribaron al país sin ningún tipo de recorrida o modificación -inclusive mantenían los colores e insignias de la USN- razón por la cual conservaron su designación original. Los trabajos de instalación de nuevos sistemas de comunicación y navegación se realizaron localmente en el ámbito del Área Material Río Cuarto (Córdoba). Algún equipamiento original como el sistema de bombardeo a baja altura AN/AJB-3 había sido removido antes de su entrega a la Argentina y en el caso del sistema de radar AN/APG-53A su puesta en servicio fue dificultada por la carencia de información y repuestos. Se decidió subsanar esta deficiencia, mediante la instalación de un equipo VLF/ Omega Litton LTN-211 hacia Julio de 1979. Dicha modificación sería realizada en el resto de las unidades, siendo complementada con un radioaltímetro Thomson- CSF AHV611 y un equipo IFF 2720. Durante Octubre 1979 se efectuó la evaluación del programador de tiro PT-303 de diseño nacional.
Aún cuando los A-4C fueron construidos con tres soportes alares, una característica singular de los aviones de la Fuerza Aérea es que disponen de cinco estaciones para cargas externas. Esta capacidad fué aprovechada para equiparlos con misiles Shafrir a partir de Mayo 1978. Cinco años más tarde se estudió la factibilidad de uso de los más avanzados Matra 550 Magic. Uno de los puntos más débiles del sistema de armas del Skyhawk fue su cañón Mk.12 de 20 mm, que tuvo un rendimiento poco satisfactorio durante la guerra. Por tal razón se inició durante 1984 el "Proyecto Halcón" tendiente a evaluar el comportamiento de dos cañones DEFA 553A-4 de 30 mm. Los ensayos que tuvieron al A-4C C-318 como prototipo, concluyeron satisfactoriamente en 1986, dando lugar a la próxima etapa consistente en la construcción en el Area Material Córdoba -a partir de 1987- de 12 kits de conversión. Estos fueron instalados por el Area Material Río Cuarto en seis A-4P Skyhawk (C-207, -209, -212, -214, -222 y -225) y en seis A-4C (C-302, 312, -314, -321, -322 y -324). La última modificación de importancia estudiada en los A-4C, fue la instalación de un equipo radar warning receiver diseñado por la empresa local MUNEX. Dos aviones (C-302 y -321) llegaron a ser equipados durante 1983 con este sistema aunque sin resultados alentadores. Durante Junio de 1989, se efectuó la evaluación de la cineametralladora Omera 110, que fué instalada a posteriori en todos los A-4P/ C operativos.
Dimensiones: Longitud x Envergadura x Alto: 12,01(12,22) x 8,38 x 4,57 m.
Peso: Vacío, 9146 lbs (9827 lbs); Máx. despegue, 22500 lbs (22600 lbs).
Performances: Velocidad máxima 570 knt a 3000 ft; Techo de servicio, 41950 lbs; Radio de combate, 465 nm/2.2 Hrs.
Planta de Poder: 1 reactor Wright J65-W-16A de 7700 lbs en el A-4P Skyhawk y J65-W-20 de 8400 lbs en el A-4C.
Armamento: 2 cañones Mk.12 de 20 mm y 100 proyectiles. Reemplazados localmente por 2 cañones DEFA 553A-4 de 30 mm. Tres estaciones alares para cargas externas en el A-4P Skyhawk y cinco en el A-4C. Las cargas externas utilizadas por la Fuerza Aérea en los A-4P Skyhawk/C incluyen: Bombas de propósitos grales.



A-4P Skyhawk C-202 en vuelo hacia V.Reynolds el 27.04.68, tripulado por el Jefe del G4 C-B Cdro. H. Marcilese (foto Brig. Mayor A. Martínez)



El A-4P Skyhawk C-216 fue la primera unidad destruida en un accidente en el país, el 31.05.68 (foto Brig. Mayor A. Martínez)



La mayor concentración de Skyhawks tuvo lugar durante la Revista Presidencial del 09.08.73 en la BAM Morón. (foto Vice Cdro. Caresani)



El A-4P C-227 arribó al país integrando el tercer grupo de aviones, luciendo el nuevo camouflage táctico e insignias de nacionalidad reducidas. BAM Morón, 07.07.71 (foto H. Gareiso).

ta. Piloto ileso, avión desactivado.

C-210 A-4P Skyhawk (msn 11382)
Ex USN A-4B BuAer 142128. Recibido en Marzo 1967. Destruido el 25.10.74 en I. Espinillo (Santa Fé) provocando la muerte del Cap. E. Isern. Avión recuperado de las aguas del Río Paraná el 30.09.81.

C-211 A-4P Skyhawk (msn 11763)
Ex USN A-4B BuAer 142701. Recibido en Octubre 1966. Destruido el 13.11.71 en proximidades de la V° Brigada Aérea, piloto Ctan. C. Torres muerto.

C-212 A-4P Skyhawk (msn 11835)
Ex USN A-4B BuAer 142773. Recibido en Octubre 1966. Accidentado el 10.12.85 en Lago Argentino (Santa Cruz). Reparado en el AMACUAR, recibiendo el grupo alar del C-205. Desactivado, colocado como monumento en Río Cuarto (Córdoba).

C-213 A-4P Skyhawk (msn 11383)
Ex USN A-4B BuAer 142129. Recibido en Octubre 1966. Estrellado el 01.07.80 contra el Cerro Soldasla - en proximidades de la localidad de Inti Huasi (San Luis)- piloto Alf. Ibarlucea eyectado.

C-214 A-4P Skyhawk (msn 11363)
Ex USN A-4B BuAer 142109. Recibido en Octubre 1966.

C-215 A-4P Skyhawk (msn 11356)
Ex USN A-4B BuAer 142102. Recibido en Octubre 1966. Integró la escuadrilla Póker, que el 27.05.82 efectuó un ataque contra posiciones británicas en Bahía Ajax. Recibió impactos de 40 mm del HMS Fearless, que obligaron a eyectarse al 1° Tte. Velazco en cercanías de Port Howard. Partes del avión se encuentran expuestas en la RNAS Yeovilton (Inglaterra).

C-216 A-4P Skyhawk (msn 11352)
Ex USN A-4B BuAer 142098. Recibido en Marzo 1967. Destruido el 31.05.68 en proximidades de la V° Brigada Aérea, piloto Cap. Destri eyectado.

C-217 A-4P Skyhawk (msn 11809)
Ex USN A-4B BuAer 142747. Recibido en Marzo 1967. Accidentado el 26.11.77 en proximidades de la V° Brigada Aérea, sufriendo daños del 85%. Piloto Cap. A. Ianariello eyectado.

C-218 A-4P Skyhawk (msn 11353)
Ex USN A-4B BuAer 142099. Recibido en Marzo 1967. Destruido el 19.10.81 en la localidad de Las Isletas (San Luis). Piloto Myr. E. Dubourg ileso.

C-219 A-4P Skyhawk (msn 11601)
Ex USN A-4B BuAer 1421416. Recibido en Marzo 1967. Destruido el 08.09.77 en proximidades de la V° Br. Aer.

C-220 A-4P Skyhawk (msn 11858)
Ex USN A-4B BuAer 142796. Recibido en Marzo 1967. Dañado el 06.03.79 en un 40% durante un enganche contra barrera en la V° Br. Aer. Desactivado, piloto Tte. A.Villamil ileso. Partes del mismo se encuentran en la Escuela Militar de Aviación (Córdoba).

C-221 A-4P Skyhawk (msn 11362)
Ex USN A-4B BuAer 142108. Recibido en Marzo 1967. En depósito en el AMACUAR.

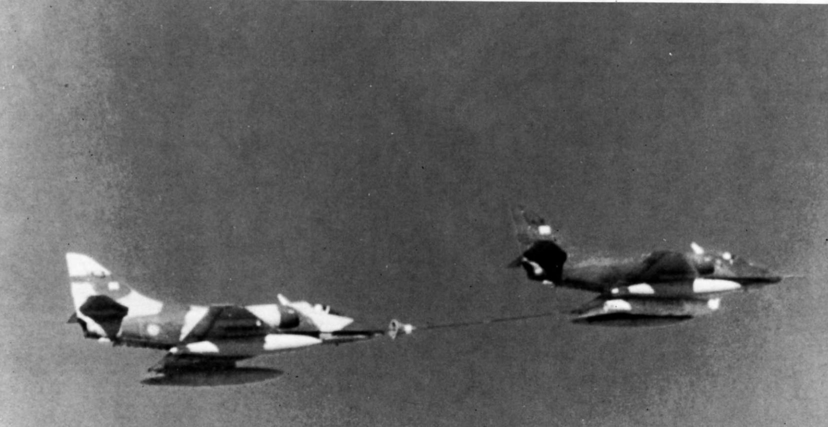
C-222 A-4P Skyhawk (msn 11814)
Ex USN A-4B BuAer 142752. Recibido en Marzo 1967. Bautizado "El



El A-4P fue la primera versión operativa del Skyhawk equipada con spoilers, que se observan desplegados en el C-239. (foto A. Mosquera/ J. Nuñez Padín)



Excelente vista aérea de un A-4C en la que se aprecia los cinco soportes alares y los cañones de 30 mm. (foto Vª Brigada Aérea).



A-4P Skyhawk maniobrando durante un ejercicio de ataque a baja altura, observar la bomba de 125 Kg. (slick) fijada al soporte central mediante un TER. (foto Vª Brigada Aérea).



Sección de Skyhawks reabasteciéndose en vuelo mediante la técnica Buddy-Pack. (foto Vª Brigada Aérea).

Tordillo".

223 A-4P Skyhawk (msn 11364)
Ex USN A-4B BuAer 142110. Recibido en Marzo 1967. Destruido el 23.10.74 en María Teresa (Santa Fé), piloto 1° Tte. J. Van den Panhuysen ileso.

224 A-4P Skyhawk (msn 11386)
Ex USN A-4B BuAer 142132. Recibido en Marzo 1967.

225 A-4P Skyhawk (msn 11865)
Ex USN A-4B BuAer 142803. Recibido en Marzo 1967.

226 A-4P Skyhawk (msn 11344)
Ex USN A-4B BuAer 142090. Recibido en Junio 1969. Asignado a la Escuadrilla Mazo, que realizó una misión de ataque contra naves enemigas el 08.06.82. Destruido sobre el Seno Chosieul, por impacto de misil AIM-9L lanzado por el Sea Harrier ZA177, provocando la muerte del Tte. Arrarás. Los restos del C-226 cayeron sobre la Isla Philimore.

227 A-4P Skyhawk (msn 11358)
Ex USN A-4B BuAer 142104. Recibido en Junio 1969. Estrellado el 03.08.87 en proximidades de Salinas del Bebedero (San Luis), con la muerte del Tte. A. Olivieri.

228 A-4P Skyhawk (msn 11790)
Ex USN A-4B BuAer 142728. Recibido en Junio 1969. Integró la sección que realizó el ataque del 08.06.82 sobre la cabeza de playa enemiga en el Seno Choiseul adjudicándole el hundimiento de la barcaza Foxtrot 4 del HMS "Fearless". Instantes después fue interceptado por el Sea Harrier FRS Mk.I ZA177 que lo derriba con un misil AIM-9L Sidewinder. El C-228 cayó al mar a unas 2 m al N de la Isla Middle, con la muerte del Alf. J. Vázquez.

C-229 A-4P Skyhawk (msn 11796)
Ex USN A-4B BuAer 142734. Recibido en Junio 1969. Destruido el 18.07.78 en proximidades de la V° Brigada Aérea.

C-230 A-4P Skyhawk (msn 11798)
Ex USN A-4B BuAer 142736. Recibido en Junio 1969. Estrellado el 21.09.82 en la localidad de Las Isletas (San Luis), provocando la muerte del Alf. N. Luoni.

C-231 A-4P Skyhawk (11810)
Ex USN A-4B BuAer 142748. Recibido en Junio 1969. Desprogramado hacia Octubre 1996.

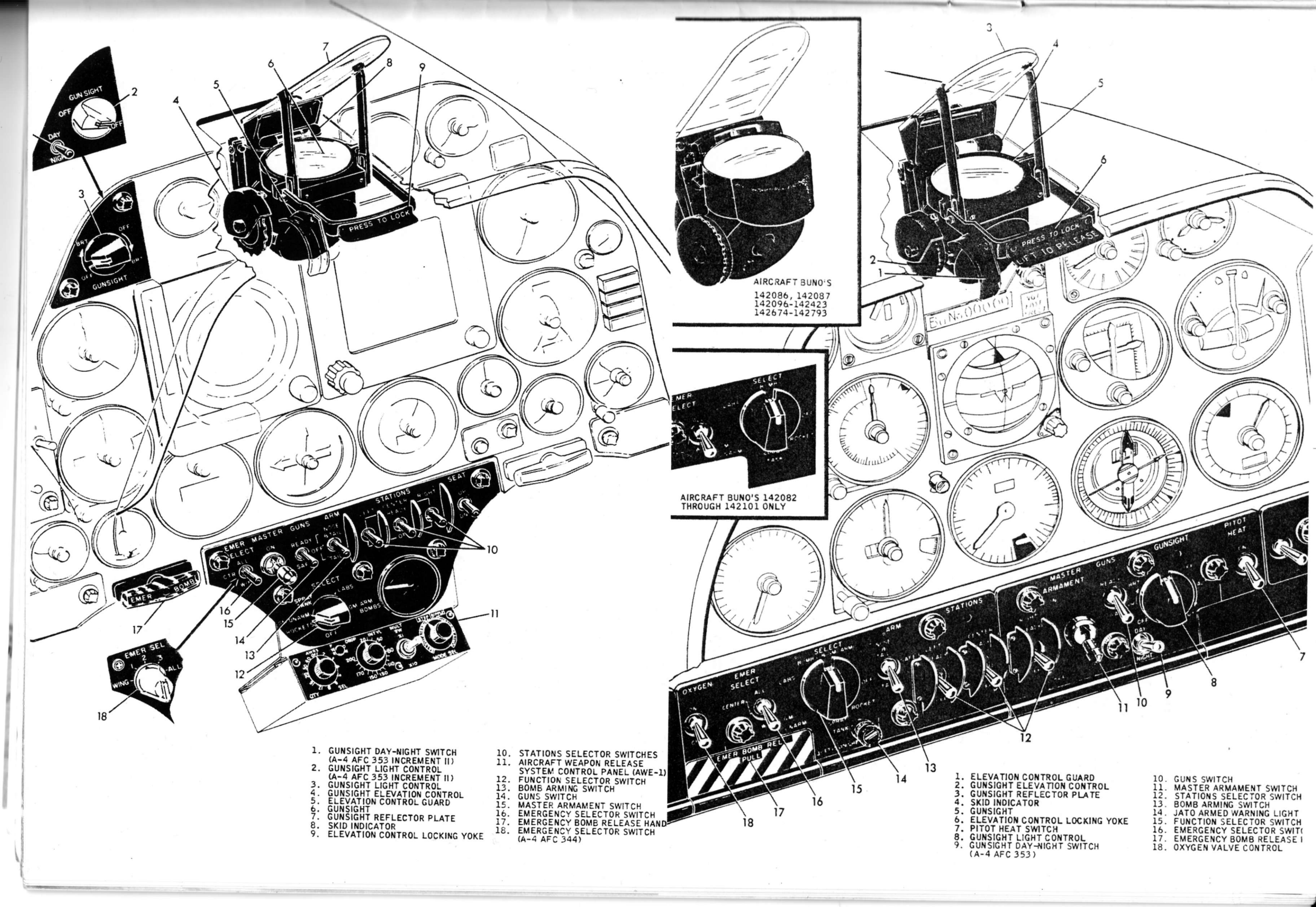
C-232 A-4P Skyhawk (msn 11811)
Ex USN A-4B BuAer 142749. Recibido en Junio 1969. Desprogramado en Septiembre 1991. Donado el 25.11.95 a la Municipalidad de Villa Mercedes (San Luis). En depósito en la V° Br. Ae.

C-233 A-4P Skyhawk (msn 11819)
Ex USN A-4B BuAer 142757. Desprogramado luego de accidente sufrido en fecha desconocida. En depósito en el Grupo Técnico 5, con daños en alas y sección posterior del fuselage.

C-234 A-4P Skyhawk (msn 11822)
Ex USN A-4B BuAer 142760. Destruido el 31.10.84 en terrenos de la Estancia San Miguel (Córdoba). Piloto Alf. R. Elias eyectado.

C-235 A-4P Skyhawk (msn 11827)
Ex USN A-4B BuAer 142765. Destruido el 12.07.83 en la localidad de Denney (Buenos Aires) Piloto Alf. A. Botana eyectado.

C-236 A-4P Skyhawk (msn 11846)



1. GUNSIGHT DAY-NIGHT SWITCH (A-4 AFC 353 INCREMENT II)
2. GUNSIGHT LIGHT CONTROL (A-4 AFC 353 INCREMENT II)
3. GUNSIGHT LIGHT CONTROL
4. GUNSIGHT ELEVATION CONTROL
5. ELEVATION CONTROL GUARD
6. GUNSIGHT
7. GUNSIGHT REFLECTOR PLATE
8. SKID INDICATOR
9. ELEVATION CONTROL LOCKING YOKE
10. STATIONS SELECTOR SWITCHES
11. AIRCRAFT WEAPON RELEASE SYSTEM CONTROL PANEL (AWE-1)
12. FUNCTION SELECTOR SWITCH
13. BOMB ARMING SWITCH
14. GUNS SWITCH
15. MASTER ARMAMENT SWITCH
16. EMERGENCY SELECTOR SWITCH
17. EMERGENCY BOMB RELEASE HAND
18. EMERGENCY SELECTOR SWITCH (A-4 AFC 344)

1. ELEVATION CONTROL GUARD
2. GUNSIGHT ELEVATION CONTROL
3. GUNSIGHT REFLECTOR PLATE
4. SKID INDICATOR
5. GUNSIGHT
6. ELEVATION CONTROL LOCKING YOKE
7. PITOT HEAT SWITCH
8. GUNSIGHT LIGHT CONTROL
9. GUNSIGHT DAY-NIGHT SWITCH (A-4 AFC 353)
10. GUNS SWITCH
11. MASTER ARMAMENT SWITCH
12. STATIONS SELECTOR SWITCH
13. BOMB ARMING SWITCH
14. JATO ARMED WARNING LIGHT
15. FUNCTION SELECTOR SWITCH
16. EMERGENCY SELECTOR SWIT
17. EMERGENCY BOMB RELEASE I
18. OXYGEN VALVE CONTROL

Ex USN A-4B BuAer 142784. Destruido el 04.10.88 en proximidades de El Cuy (Río Negro). Piloto eyectado.

C-237 **A-4P Skyhawk (msn 11850)**
Ex USN A-4B BuAer 142788. Se precipitó el 19.11.84 a 18 millas de Vicuña Mackena (Córdoba) con destrucción total. Piloto Alf. J. J. Janer eyectado.

C-238 **A-4P Skyhawk (msn 11812)**
Ex USN A-4B BuAer 142850. Destruido el 14.08.74 en proximidades de Daract (San Luis). Piloto Tte. E. Vélez muerto.

C-239 **A-4P Skyhawk (msn 11900)**
Ex USN A-4B BuAer 142838. Ultimo vuelo el 11.04.91 y desactivado en 05.91 con 7994 Hr. Cedido en custodia a IMPSA, para exhibición en museo privado en Mendoza.

C-240 **A-4P Skyhawk (msn 11917)**
Ex USN A-4B BuAer 142855. Desactivado en Agosto 1991. Preservado en el Museo Nacional de Aeronáutica desde Enero 1993.

C-241 **A-4P Skyhawk (msn 11921)**
Ex USN A-4B BuAer 142859. Recibido en Abril 1970. Cayó a tierra el 31.10.78 cuando efectuaba práctica con cañones sobre el Campo de Tiro ViceCdro. Correa, con destrucción total. Piloto 1° Tte. H. Benitez eyectado, aunque falleció al ser alcanzado por la onda explosiva.

C-242 **A-4P Skyhawk (msn 11924)**
Ex USN A-4B BuAer 142862. Recibido en Abril 1970. Integró la sección que realizó un ataque en el Estrecho de San Carlos contra la HMS "Antelope". Derribado durante la acción por un misil, que provocó la muerte del 1° Tte. L. Guadagnini.

C-243 **A-4P Skyhawk (msn 11928)**
Ex USN A-4B BuAer 142866. Recibido en Abril 1970. Cayó a tierra, durante la fase de despegue desde la Base Aeronaval Cdte. Espora (Buenos Aires) el 27.12.78 con destrucción total. Piloto eyectado.

C-244 **A-4P Skyhawk (msn 11945)**
Ex USN BuAer 142883. Recibido en Abril 1970. Derribado por impacto de misil Sea Dart el 25.05.82 en proximidades de la Isla Pebble, causando la muerte del Cap. H. A. del Valle Palaver.

C-245 **A-4P Skyhawk (msn 11955)**
Ex USN A-4B BuAer 142893. Recibido en Abril 1970. Destruido el 05.09.72 en proximidades de El Baguall (San Luis) durante un vuelo nocturno. Piloto 1° Tte. Companucci muerto.

C-246 **A-4P Skyhawk (msn 11963)**
Ex USN A-4B BuAer 142901. Recibido en Abril 1970. Integró la sección que atacó la fragata HMS "Brilliant" el 12.05.82. Derribado por un misil BAse Sea Wolf frente a Puerto Argentino con la muerte del 1° Tte. Bustos.

C-247 **A-4P Skyhawk (msn 11964)**
Ex USN A-4B BuAer 142902. Recibido en Abril 1970. Cayó el 15.12.81 en la Estancia La Realidad -a 9 kms de la V°z Brigada Aérea. Piloto Alf. R. Acuña ileso.

C-248 **A-4P Skyhawk (msn 11972)**
Ex USN A-4B BuAer 142910. Recibido en Abril 1970. Intervino en el ataque del 12.05.82 contra la HMS "Glasgow" en la costa E de la Isla Soledad. Al abandonar el área de ataque y mientras sobrevolaba Goose Green, es derribado por la artillería argentina causando la muerte del 1°



Las diferencias estructurales más notables entre el A-4P y el A-4C son los dos soportes alares extra, el carenado dorsal diferente y lo mismo que una proa de distinta longitud. Características que se aprecian en las dos fotos D. Lohuis

Comparar la sección de cola [illegible] con la de [illegible] A-4C - [illegible] foto en contratapa. (foto A. Marino).

Tte. F. Gavazzi.

C-249 **A-4P Skyhawk (msn 11973)**
Ex USN A-4B BuAer 142911. Recibido en Abril 1970. Destruido el 25.06.73 en la localidad de Juan Jorba (Córdoba). Piloto Alf. M. Pereira, muerto.

C-250 **A-4P Skyhawk (msn 11976)**
Ex USN A-4B BuAer 142914. Recibido en Abril 1970. Estrellado el 12.11.82 en el paraje Cristo de las Paredes (Mendoza), con destrucción total. Piloto 1° Tte. C. Oses eyectado.

C-301 **A-4C Skyhawk (msn 12478)**
Ex USN A-4C BuAer 147714, ex MASDC 3A285. Derribado el 30.05.82 por impacto de misil Sea Dart, lanzado por el HMS "Exeter" durante la misión de ataque contra el HMS "Invincible". Piloto 1° Tte. Vázquez, muerto en acción.

C-302 **A-4C Skyhawk (msn 12631)**
Ex USN A-4C BuAer 148438, ex MASDC 3A300.

C-303 **A-4C Skyhawk (msn 12851)**
Ex USN A-4C BuAer 148438, ex MASDC 3A371. Desapareció durante la misión de ataque del 09.05.82 mientras volaba a baja altura con visibilidad reducida. Piloto Tte. Farías desaparecido en acción.

C-304 **A-4C Skyhawk (msn 12943)**
Ex USN A-4C BuAer 149618, ex MASDC 3A374. Recibió impacto de misil Sea Dart lanzado por el HMS "Coventry" al N-E de la Isla Pebble, el 25.05.82. Piloto Cap. Garcìa eyectado pero no rescatado. Su cuerpo fue encontrado durante 1983 en una balsa en la costa de la Isla Golding (I. Gran Malvina).

C-305 **A-4C Skyhawk (msn 12755)**
Ex USN A-4C BuAer 148562, ex MASDC 3A379. Recibió múltiples impactos sobre el Estrecho de San Carlos durante el ataque del 24.05.82, que provocaron su caída en la Bahía King George (I. Gran Malvina), causando la muerte del Tte. J. Bono.

C-306 **A-4C Skyhawk (msn 12628)**
Ex USNA-4C BuAer 148435, ex MASDC 3A370. Destruido el 13.06.78 a 5 millas de la IV° Brigada (Mendoza) en final corrida de tiro. Piloto Tte. J. D. Vázquez.

C-307 **A-4C Skyhawk (msn 12645)**
Ex USNA-4C BuAer 148452. Declarado en emergencia a las 11 40 Hrs del 18.02.82. Localizado el 21.02.82 sobre el Cerro Pelado -a 15 Kms de Mendoza- totalmente destruido. Piloto ViceCdro J. Recalde muerto.

C-308 **A-4C Skyhawk (msn 12805)**
Ex USN A-4C BuAer 148612, ex MASDC 3A380. Destruido el 29.09.76 en proximidades de Las Hornillas (San Juan).

C-309 **A-4C Skyhawk (msn 12511)**
Ex USN A-4C BuAer 147747, ex MASDC 3A376. Derribado el 21.05.82 por impacto de misil AIM-9L Sidewinder, precipitándose al mar en proximidades de Christmas Harbour. Piloto Tte. Lopez muerto en la acción.

C-310 **A-4C Skyhawk (msn 12643)**
Ex USN A-4C BuAer 148450, ex MASDC 3A296. Derribado el 30.05.82 por misil Sea Dart -del HMS "Exeter" -durante el transcurso del ataque contra el HMS "Invincible". Piloto 1° Tte. Castillo muerto en la acción.

C-311 **A-4C Skyhawk (msn 12710)**
Ex USN A-4C BuAer 148517, ex



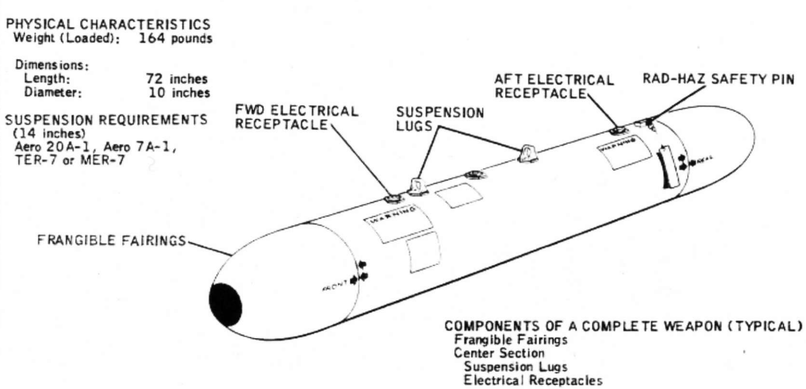
A-4P Skyhawk C-229 artillado con siete lanzacohetes LAU-32A/A(foto V.Cettolo)



A-4P Skyhawk C-234 con pod ventral para remolque de blanco aéreo,de color naranja(foto V.Cettolo)



A-4C Skyhawk C-318 equipado con bombas cluster BL-66G(foto AMACUAR)



MASDC 3A299. Estrellado el 19.08.81 a 20 Kms de Tunuyán (Mendoza). Piloto Alf. G. Falaviña eyectado.

C-312 **A-4C Skyhawk (msn 12629)**
Ex USN A-4C BuAer 147765, ex MASDC 3A638. Destruido el 03.10.91. Piloto 1° Tte. M. Robelia eyectado.

C-313 **A-4C Skyhawk (msn 13006)**
Ex USN A-4C BuAer 150595, ex MASDC 3A381. Durante misión de ataque del 09.05.82 y con visibilidad reducida, impacto contra una elevación del terreno al N-O de la Isla South Jason, provocando la muerte del Tte. J. Casco.

C-314 **A-4C Skyhawk (msn 12889)**
Ex USN A-4C BuAer 149564, ex MASDC 3A280.

C-315 **A-4C Skyhawk (msn 12724)**
Ex USN A-4C BuAer 142531. Cayó a tierra el 09.07.80 en proximidades de Morón (Buenos Aires). Piloto Alf. Echeverría eyectado.

C-316 **A-4C Skyhawk (msn 12570)**
Ex USN A-4C BuAer 147806, ex MASDC 3A279. Colisión aérea sobre Aldao (Santa Fé) con destrucción total el 02.11.77. Tripulante eyectado.

C-317 **A-4C Skyhawk (msn 12594)**
Ex USN A-4C BuAer 147830, ex MASDC 3A286. Colisión aérea sobre Aldao (Santa Fé) con destrucción total el 02.11.77. Tripulante eyectado.

C-318 **A-4C Skyhawk (msn 12749)**
Ex USN A-4C BuAer 148556, ex MASDC 3A276. Prototipo desarrollo "Proyecto Halcón". Destruido el 03.10.88 mientras efectuaba acrobacia a baja altura en proximidades de la V° Br. Aer., piloto eyectado.

C-319 **A-4C Skyhawk (msn 12726)**
Ex USN A-4C BuAer 148533, ex MASDC 3A342. Derribado el 25.05.82 sobre el Estrecho de San Carlos luego de sufrir múltiples impactos. Piloto Tte. Lucero eyectado y rescatado por la tripulación del HMS "Fearless".

C-320 **A-4C Skyhawk (msn 12967)**
Ex USN A-4C BuAer 149642, ex MASDC 3A268. Accidentado el 18.12.80 proximidades de El Sosneado -a 50 Kms de Malargue- (Mendoza) con destrucción total, provocando la muerte del Alf. J. Vidaechea.

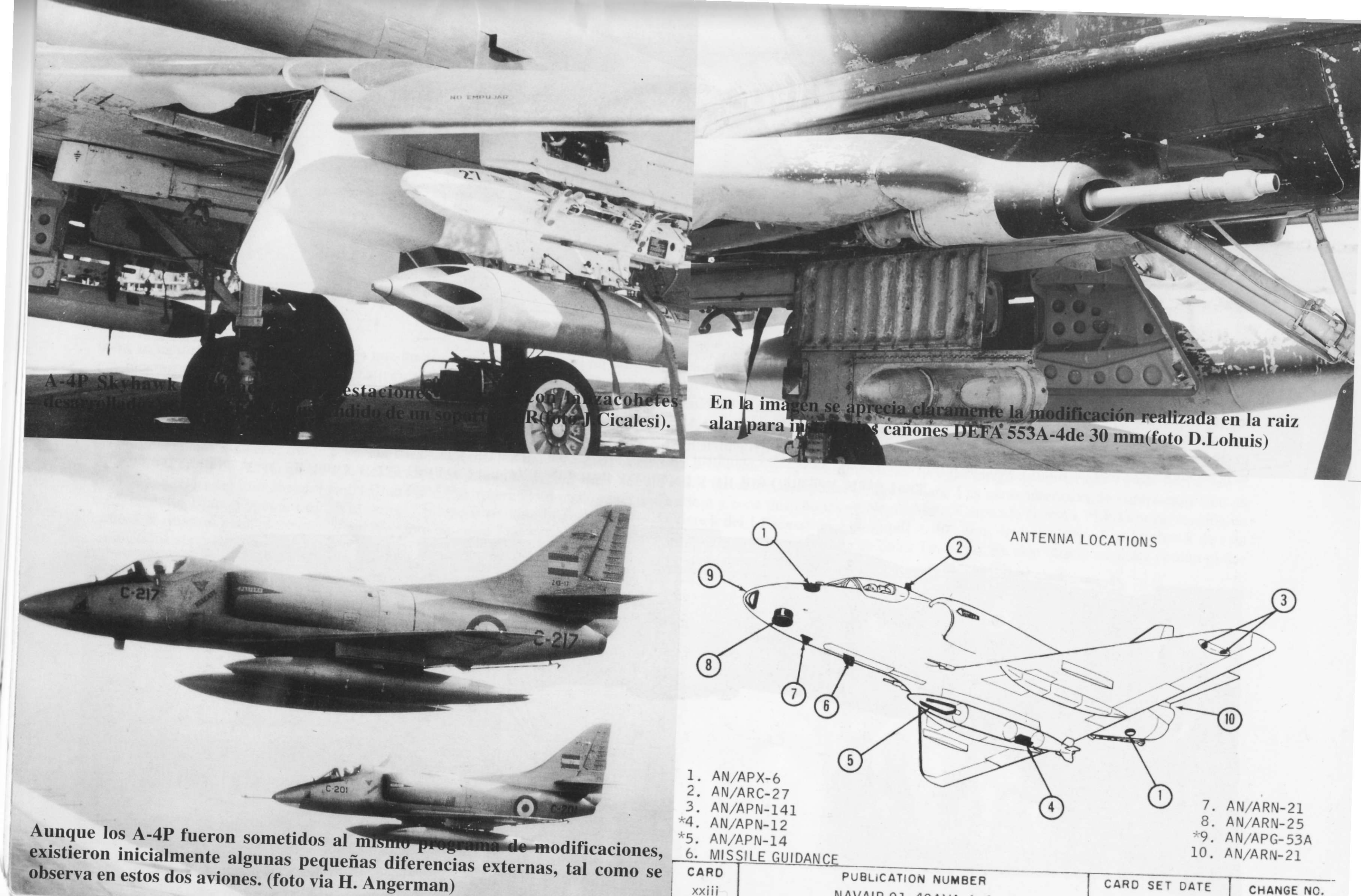
C-321 **A-4C Skyhawk (msn 12505)**
Ex USN A-4C BuAer 147741, ex MASDC 3A321. Destruido el 10.03.95 en proximidades de San Luis (San Luis), causando la muerte del 1° Tte. M. Bordagaray.

C-322 **A-4C Skyhawk (msn 12839)**
Ex USN A-4C BuAer 149514, ex MASDC 3A343.

C-323 **A-4C Skyhawk (msn 12660)**
Ex USN A-4C BuAer 148647, ex MASDC 3A292. Accidentado el 09.01.81 en Maipú (Mendoza) con daños del 62% que motivaron su baja. Piloto 1° Tte. O. Ruiz.

C-324 **A-4C Skyhawk (msn 12752)**
Ex USN A-4C BuAer 149559, ex MASDC 3A360.

C-325 **A-4C Skyhawk (msn 12910)**
Ex USN A-4C BuAer 149585, Derribado el 21.05.82 por impacto de misil AIM-9L Sidewinder, provocando la muerte del 1° Tte. Manzotti. El Skyhawk cayó al mar en Christmas Harbour.



A-4P Skyhawk ... estaciones ... con lanzacohetes desarrollado ... ndido de un soporte ... R(foto J.Cicalesi).

En la imagen se aprecia claramente la modificación realizada en la raiz alar para instalar los cañones DEFA 553A-4de 30 mm(foto D.Lohuis)

Aunque los A-4P fueron sometidos al mismo programa de modificaciones, existieron inicialmente algunas pequeñas diferencias externas, tal como se observa en estos dos aviones. (foto via H. Angerman)

McDonnell Douglas A-4C Skyhawk C-225 (BuAer 149803), Escuadrón Aeromóvil A-4B Río Gallegos, Mayo 1982.
Camuflage táctico standar a dos colores Dark Earth FS 30118/ Brown FS30117 para las insignias superiores. Superficie ventral en color Ligh Blue FS35550. Paneles área cañones y matrículas en color Negro. ''Kill-marks'' en color Flat Yellow FS33655. La insignia del grupo 5, aplicada solo del lado izq. de la proa. Debido a que la Fuerza aérea no emplea colores normalizados, las referencias indicadas en FS son aproximadas. Durante la guerra fue utilizado experimentalmente el A-4P C-222 bautizado ''El Tordillo'' por su esquema overall Light grey FS 36307. De este mismo color eran los tanques externos utilizados experimentalmente por algunos A-4P desde San Julián. Los mismos fueron transportados hacia allí en vuelo por una escuadrilla de IA-58A Pucará desde la BAM Comodoro Rivadavia. La variedad de camuflages aplicados a los A-4P se incrementó notablemente en la pos-guerra y merecen de por sí un profundo estudio que excede el propósito de esta obra.



A-4P Skyhawk C-225.(foto C.Ay).





A-4P Skyhawk C-232.(foto J. Nuñez Padín).

McDonnell Douglas A-4C Skyhawk C-322 (BuAer 149514), Grupo 5 de Caza. BAM Cnel. Pringles, Mayo 1996.
Configuración desértica en Olive FS34159/ Dirty White FS327722 con superficies inferiores en Gray FS36622. Las únicas marcas de identificación son la Insignia Nacional a ambos lados del timón y los dos últimos dígitos en color Negro por encima del escape de la tobera. E C-322 luce las insignias del Grupo 5 y del Escuadrón I/ Grupo 4. El labio de las tomas de aire del reactor, de color Rojo, lo mismo que las caras interiores de spoilers, flaps y slats. Las caras interiores de compuertas tren de aterrizaje y patas del tren de color Light Blue FS35550. Carenado dorsal, panel anti-reflejo y zona de cañones en Negro Mate. Carenado sistema VLF/Omega, sección de cola, en color Blanco opaco. Los "Kill-marks" pintados durante la guerra en los Skyhawk del I Escuadrón Aeromóvil A-4C, eran de color Rojo. Los Skyhawk de esta unidad, recibieron paneles de identificación tanto de color Flat Yellow FS33655 en alas y timón como también de color Turquesa. En este último caso era común pintar también los soportes alares internos y existe referencia fotográfica de un A-4C con tanques color naranja.



BAM San Julian, Mayo 1982. (foto ViceCdro. R. Maiztegui)

Escuadrilla de A-4C Skyhawks alistados para una misión de ataque con bombas de 250 gs. Las marcas de identificación del C-314 son celestes, y los tanques Aero 10 son de color gris (foto ViceCdro. Maiztegui).

Vista en planta de un A-4C Skyhawk que permite apreciar la distribución del camouflage. Observar que los flaps pertenecieron a un A-4P (foto Escuela de Aviación Militar).

201
22
C-214
14
HANGA

Luego de la guerra la Fuerza Aérea realizó experiencias con distintos camouflages de baja visibilidad en su flota de Skyhawks. En la imagen (superior) una aeronave no identificada con una inusual coloración fotografiada en la BAM El Palomar, 13.07.89 (foto Guillermo Sentís). (Abajo) El A-4P Skyhawk C-212 fue pintado en esta configuración que luce en Villa Reynolds el 25.11.88 (foto A.Marino).

A-4C Skyhawk C-314 (BuAer 149564) despegando de la Base Aeronaval Alte. Zar (Trelew) durante el operativo conjunto "Acecho". (foto G. D´Antochia).

A-4P Skyhawk C-322 (BuAer 149514). En la plataforma de Villa Reynolds en Enero 1997. (foto Juan Gómez).



4P Skyhawk C-202 en la NATTU Olathe (Kansas- USA) en Junio 1966. Al fondo se observa el A-4P C-203 e resultó destruido durante un vuelo de adiestramiento días después. (foto Atilio Marino).



4P Skyhawk C-222 En la BAM Villa Reynolds el 06.03.97. (foto Javier Mosquera).





A-4P Skyhawk C-212 modificado con cañones de 30 mm reabasteciéndose sobre el Atlántico. Octubre 1984 (foto Gustavo D´Antochia).

A-4P Skyhawk C-247 durante una escala técnica en Howard AFB (Panama) el 01.04.70 (foto J. Stark vi Daniel Hagedorn).

